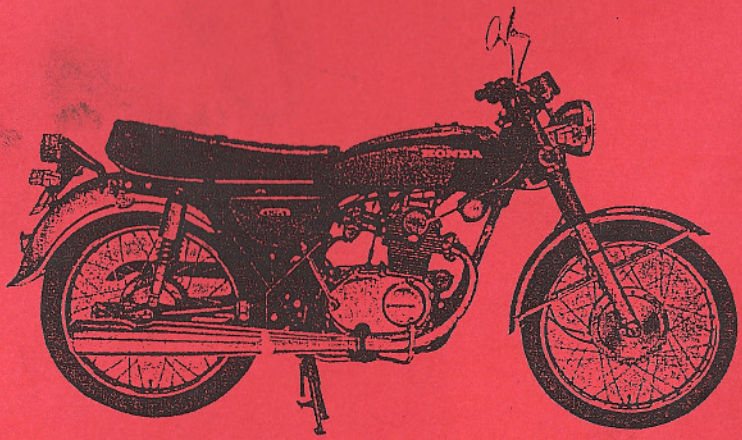
HONDA 125

MODELL CB125



BETRIEBSANLEITUNG

VORWORT

Wir freuen uns, Sie zur HONDA CB125 beglückwünschen zu dürfen und danken Ihnen, daß Sie ein HONDA-Erzeugnis gewählt haben.

Die HONDA CB125 weist viele neue und außergewöhnliche Konstruktionsmerkmale auf. Sie wurde in einem Werk mit modernsten Produktions- und Prüfeinrichtungen hergestellt; wir sind daher sicher, daß Ihr Motorrad Sie in jeder Hinsicht zufriedenstellen wird.

Dieses Fahrerhandbuch enthält die für eine richtige Bedienung und Wartung Ihres Motorrades erforderlichen Informationen.

Lesen Sie es gründlich, damit Sie in der Lage sind, Ihr Motorrad im besten Betriebszustand zu erhalten. Das gewährleistet Ihnen stets höchste Fahrfreude.

Ihr HONDA-Händler wird die regelmäßigen Inspektionen gerne für Sie ausführen; darüber hinaus wird er stets bemüht sein, Ihnen bei etwaigen Störungen Ihres Motorrades schnell zu helfen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude am Motorradfahren, gute und sichere Fahrt.

INHALT

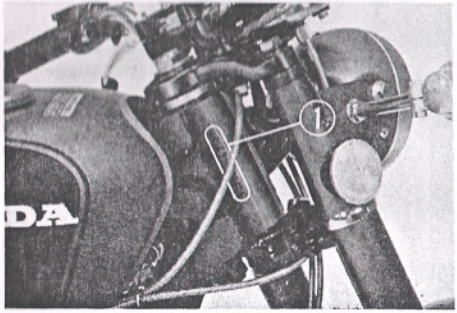
RAHMEN- UND MOTORNUMMER 5
SCHAUBILDER UND BEZEICHNUNGEN 6
BETRIEBSANLEITUNG 10
ELEKTRISCHE BEDIENUNGSORGANE 10
Instrumente und Kontrolleuchten 10
Zündschloß 12
Licht-Abblendschalter 13
Anlasserdruckknopf 13
Blinklichtschalter 14
Hupenknopf 14
MECHANISCHE BEDIENUNGSORGANE 15
Lenkschloß 15
Kupplungshandhebel 15
Handbremshebel 16
Fußbremshebel 16
Sitzschloß 17
Sturtzhelmhalter 18
Fußschalthebel 19
Starterklappenhebel 20
KRAFTSTOFF UND ÖL 21
Kraftstoffhahn 21

Kraftstofftank 22
Öl-Empfehlungen 23
ÜBERPRÜFUNG VOR DEM FAHREN 24
ANLASSEN DES MOTORS 25
Anlassen des kalten Motors 25
Anlassen bei extrem kaltem Wetter 26
Anlassen des warmen Motors 26
DAS EINFAHREN 27
DAS FAHREN DES MOTORRADES 27
DAS PARKEN 29
WARTUNG 30
KUNDENDIENSTPLAN 30
WARTUNGSARBEITEN 32
Motoröl nachfüllen 32
Motorölwechsel 32
Ölfilter 35
Zündkerze 36
Unterbrecherkontaktabstand 38
Zündzeitpunkteinstellung 40
Ventilspieleinstellung 42
Steuerkettenspannung einstellen 44
Luftfilter 45
Gaszug 46

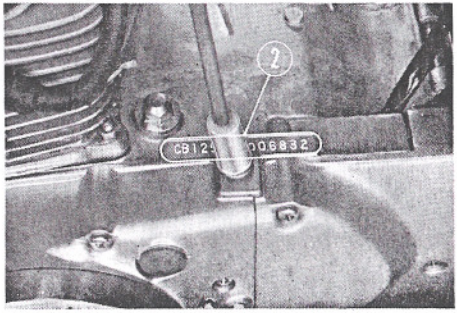
Spiel des Gasdrehgriffs 46
Vergaser 47
Kraftstoffsieb 48
Kupplung 49
Antriebskette 52
Antriebskettenschmierung 54
Vorderradbremse 56
Hinterradbremse 58
Reifendruck 59
Vorderradaufhängung 59
Vorderradgabelöl 60
Hinterradstoßdämpfer 61
Batterie 62
Ausbau des Vorderrades 64
Ausbau des Hinterrades 64
Scheinwerfer 65
Bremslichtschalter 66
Auswechseln der Scheinwerferglühlampe 67
Auswechseln der Glühlampen der Brems-/Schlußleuchte 68
Auswechseln der Glühlampen der Blinkleuchten 68
WERKZEUGSATZ 69
TECHNISCHE DATEN 71
SCHALTPLAN 81

RAHMEN- UND MOTORNUMMER

Die Rahmennummer ① ist an der rechten Seite des Steuerkopfrohres und die Motornummer ② links oben am Kurbelgehäuseoberteil eingeschlagen. Beide Seriennummern müssen bei Zulassung des Motorrades, bei der Geltendmachung von Garantieansprüchen und bei Ersatzteilbestellungen angegeben werden.



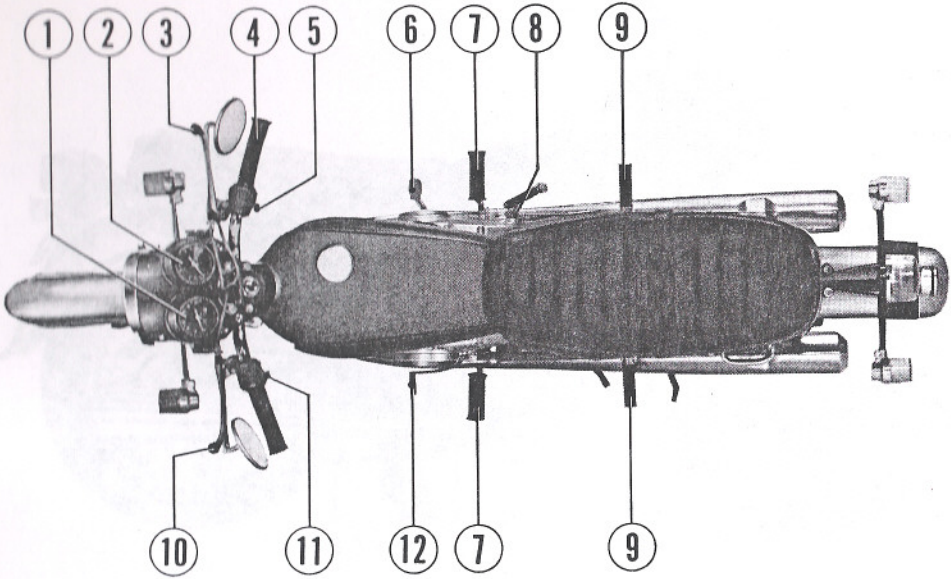
① **Rahmennummer**

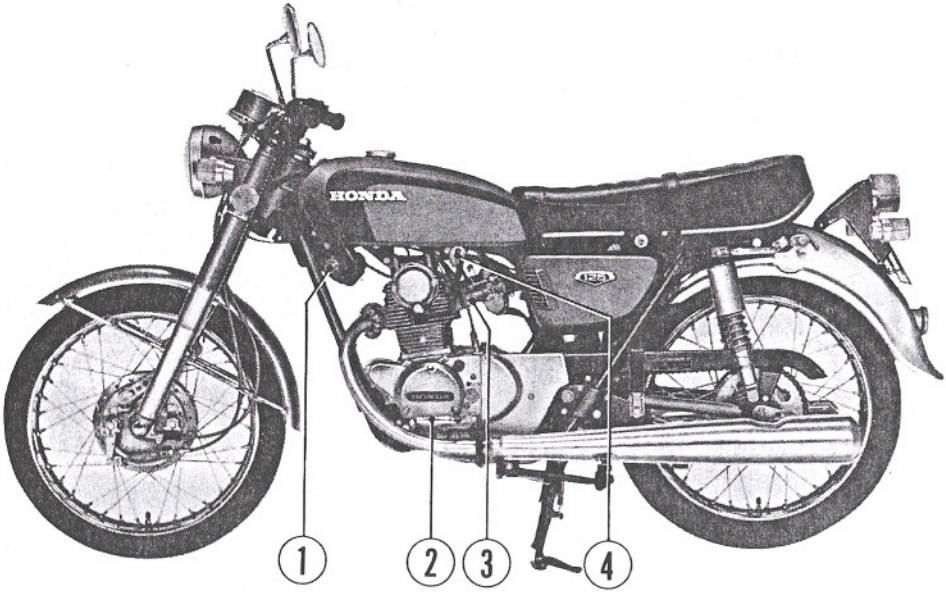


② **Motornummer**

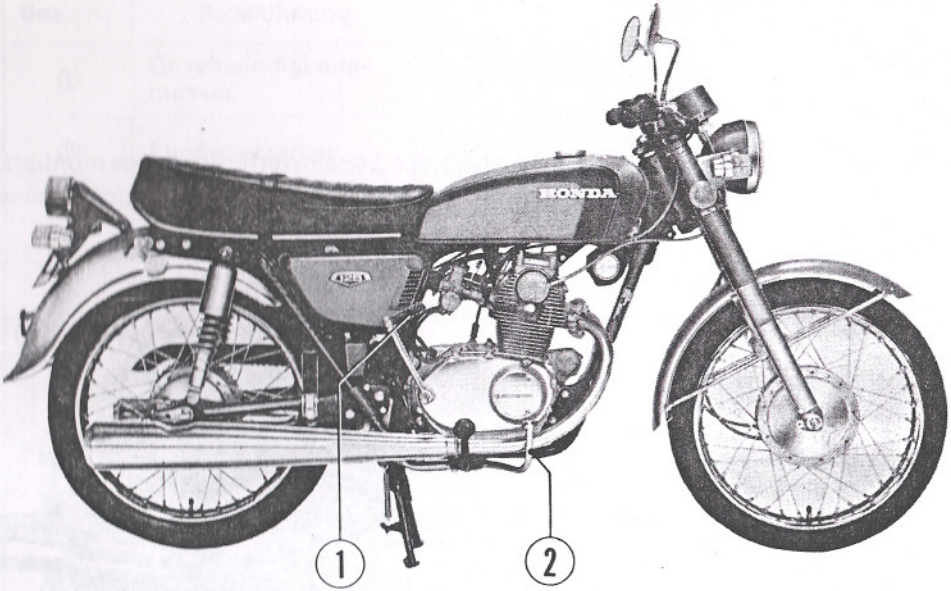
SCHAUBILDER UND BEZEICHNUNGEN

① Geschwindigkeitsmesser
② Drehzahlmesser
③ Handbremshebel, Vorderradbremse
④ Gasdrehgriff
⑤ Licht–Abblendschalter (oben)
Anlasserdruckknopf (unten)
⑥ Fußbremshebel
⑦ Fußrasten
⑧ Kickstarterhebel
⑨ Fußrasten für Sozius
⑩ Kupplungshandhebel
⑪ Blinklichtschalter (oben)
Hupenknopf (unten)
⑫ Fußschalthebel


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
7
9



① Zündschloß ② Fußschalthebel ③ Starterklappenhebel ④ Kraftstoffhahn

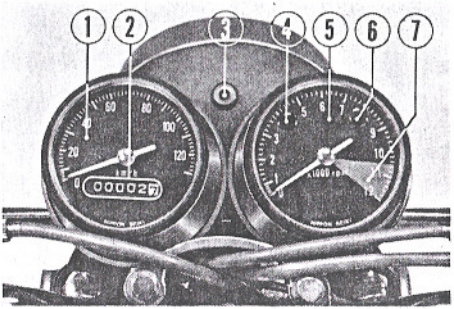


① Kickstarterhebel ② Fußbremshebel

ELEKTRISCHE BEDIENUNGSORGANE

Instrumente und Kontrolleuchten

Die Instrumente sind gemeinsam oberhalb des Scheinwerfergehäuses montiert. Die Kontrolleuchten sind in die Instrumente eingebaut. Ihre Funktionen sind der Tabelle auf der nächsten Seite zu entnehmen.

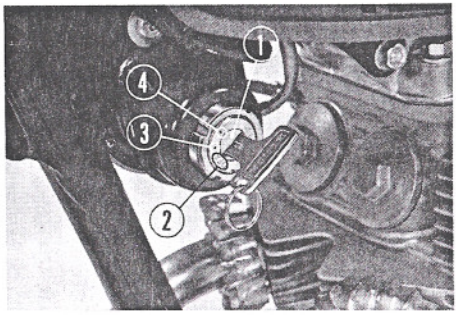


① **Geschwindigkeitsmesser**
② **Kilometerzähler**
③ **Kontrolleuchte für Fernlicht**
④ **Leerlaufanzeigeleuchte**
⑤ **Drehzahlmesser**
⑥ **Blinklicht-Kentrolleuchte**
⑦ **Rote Zone des Drehzahlmessers**

Bez.-Nr.	Bezeichnung	Funktion
①	Geschwindigkeits-messer	Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an
②	Kilometerzähler	Zeigt die vom Motorrad insgesamt zurückgelegte Strecke an
③	Kontrolleuchte für Fernlicht	Die Leuchte brennt, wenn der Schein-werfer auf Fernlicht geschaltet ist.
④	Leerlaufanzeige-leuchte (grün)	Die Anzeigelampe leuchtet auf, wenn das Getriebe in Leerlaufstellung ist
⑤	Drehzahlmesser	Zeigt die Motordrehzahl in U/min an
⑥	Blinklicht-Kontrol-leuchte (bernsteinfarben)	Die Leuchte blinkt, wenn die Richtungs-anzeige eingeschaltet ist
⑦	Rote Zone des Drehzahlmessers	Zeigt den kritischen Motordrehzahlbe-reich an. Um eine Überbeanspruchung des Motors zu vermeiden, darf die Drehzahlmessernadel nie in die rote Zone gelangen.

Zündschloß

Das Zündschloß ① befindet sich links unter dem vorderen Teil des Kraftstofftanks. Die Funktionen der einzelnen Schaltstellungen sind in der nachfolgenden Tabelle angegeben.



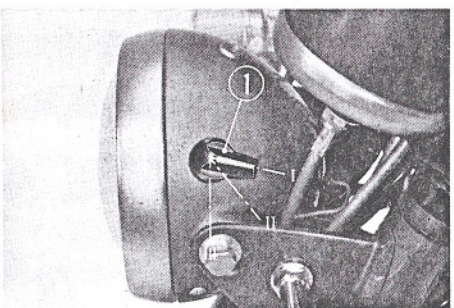
① Zündschloß
② " OFF " (Aus)-Stellung
③ " ON " (Ein)-Stellung (rotor Punkt)
④ Parkstellung (schwarzer Punkt)

Schlüsselstellung	Funktion	Herausziehen des Schlüssels
② "OFF" (Aus)	Der elektrische Stromkreis ist unterbrochen; der Motor kann nicht angelassen werden.	Schlüssel kann heraus gezogen werden
③ Roter Punkt	Der elektrische Stromkreis ist-mit Ausnahme des Standlichtstromkreises-geschlossen; der Motor kann angelassen und die Leuchten können eingeschaltet werden; die Leerlaufanzeigeleuchte brennt, wenn sich des Getriebe in Leerlaufstellung befindet.	Schlüssel kann nicht herausgezogen werden.
④ Schwarzer Punkt	Der elektrische Stromkreis ist unterbrochen, jedoch ist das Standlicht eingeschaltet. Der Motor kann nicht angelassen werden.	Schlüssel kann herausgezogen werden.

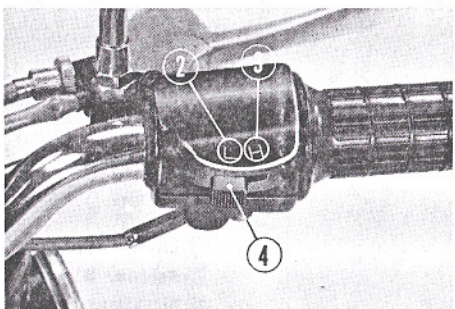
Licht–Abblendschalter

Der Licht–Abblendschalter ④ befindet sich am Schaltergehäuse des rechten Lenkerhandgriffs. Er kann mit dem Daumen betätigt werden, ohne daß man die Hand vom Lenkergriff nimmt.

Die Stellung "Roter Punkt" ① ist für Fahrten bei Tageslicht vorgesehen. Scheinwerfer und Rücklicht sind ausgeschaltet. Die Stellungen "L" ② und "H" ③ sind für Fahrten bei Dunkelheit. "L" (low beam) ist die Abblendstellung, die man benützt, wenn Fahrzeuge entgegenkommen oder wenn man einem Fahrzeug folgt. "H" (high beam) ist die Fernlichtstellung. Der Scheinwerfer brennt nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist (siehe Seite 12).



① **" OFF " (Aus)-Stellung**



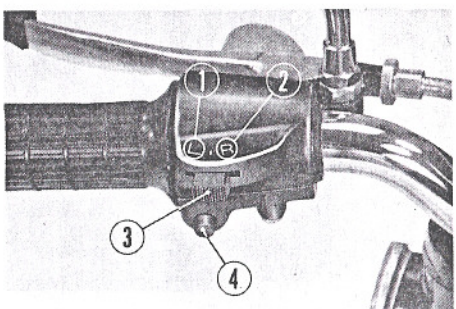
② **Abblendstellung** ③ **Fernlichtstellung**
④ **Licht-Abblendschalter**

Blinklichtschalter

Der Blinklichtschalter ③ befindet sich am Schaltergehäuse des linken Lenkerhandgriffs. Er kann betätigt werden, ohne daß man die Hand vom Lenkergriff nimmt. Um eine Fahrtrichtungsänderung nach links anzuzeigen, schiebe man den Schalterknopf in die Stellung "L". Um eine Richtungsänderung nach rechts anzuzeigen, schiebe man den Schalterkdopf in die Stellung "R".

Hupenknopf

Der Hupenknopf ④ befindet sich am Schaltergehäuse des linken Lenkerhandgriffs.



① **Linker Blinker**
② **Rechter Blinker**
③ **Blinklichtschalter**
④ **Hupenknopf**

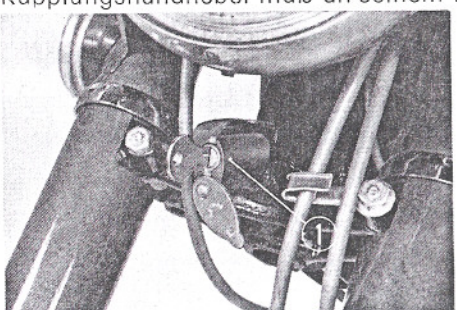
MECHANISCHE BEDIENUNGSORGANE

Lenkschloß

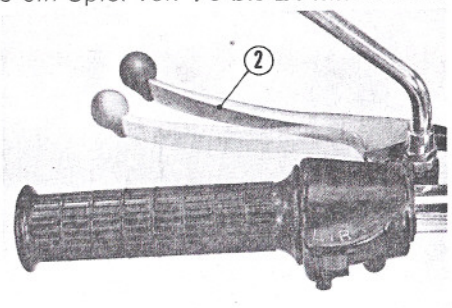
Das Lenkschloß ① befindet sich an der unteren Gabelbrücke (unterhalb des Scheinwerfergehäuses). Lenker bis zum Anschlag entweder nach rechts oder nach links drehen. Schlüssel in das Schloß stecken, bis zum Anschlag (ca. 60°) nach links drehen und hineindrücken. Den Schlüssel dann in die ursprüngliche Stellung zurückdrehen. Damit ist die Lenkung diebstahlsicher blockiert.

Kupplungshandhebel

Der Kupplungshandhebel ② ist am linken Lenkerhandgriff angebracht. Das Anziehen des Hebels zum Lenkerhandgriff hin rückt die Kupplung aus. Der Kupplungshandhebel muß an seinem Ende ein Spiel von **10 bis 20 mm** haben.



① Lenkschloß



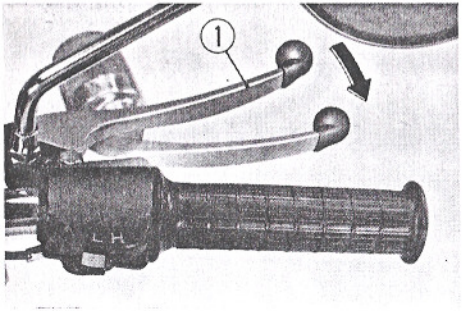
② Kupplungshandhebel

Handbremshebel

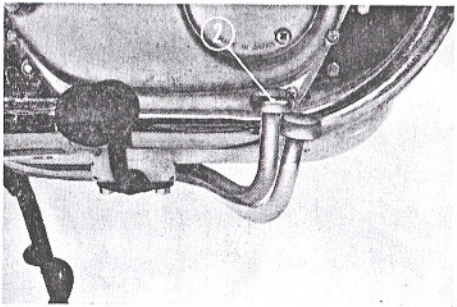
Der Handbremshebel ① befindet sich am rechten Lenkerhandgriff. Die Betätigung der Vorderradbremse erfolgt dadurch, daß man den Handbremshebel mit einer Kraft anzieht, welche der gewünschten Bremswirkung entspricht.
Das vorgeschriebene Spiel beträgt **20 bis 30 mm.**

Fußbremshebel

Der Fußbremshebel ② zur Betätigung der Hinterradbremse ist unter der rechten Fußraste angeordnet. Die Betätigung erfolgt durch Niederdrücken mit einer Kraft, welche der gewünschten Bremswirkung entspricht.
Das vorgeschriebene Spiel beträgt **20 bis 30 mm.**



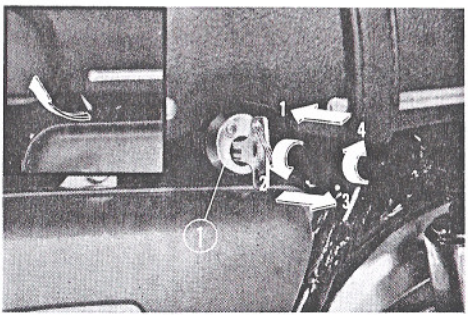
① **Handbremshebel**



② **Fußbremshebel**

Sitzschloß

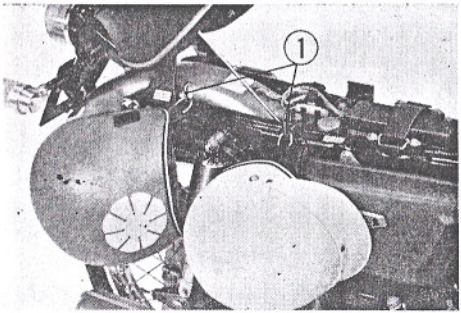
Das Sitzschloß ① befindet sich mitte rechts unter dem Sitz. Den Schlüssel des Zündschlosses in das Sitzschloß einstecken und im Gegenuhrzeigersinn drehen. Danach öffnet sich das Schloß und der Sitz kann abgehoben werden.



① **Sitzschloß**

Sturzhelmhalter

Zwei Sturzhelmhalter ① sind entsprechen der Abbildung vorgesehen. Hängen Sie den Sturtzhelm auf den Haltehaken und verschließen Sie den Sitz mit dem Sitzschloß.

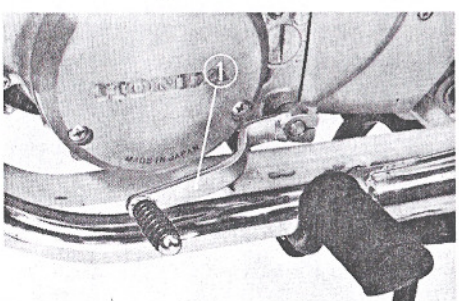


① **Sturtzhelmhalter**

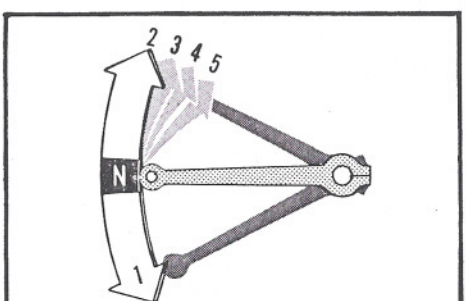
Fußschalthebel

Der Fußschalthebel ① befindet sich bei der linken Fußraste. Mit ihm wird eine Ratschenschaltung betätigt. Ein voller Hebelweg, aus der Nullstellung bis zum Anschlag, oben oder unten, schaltet jeweils nur einen Gang. Die Verriegelung erfolgt selbsttätig, Schaltfolge siehe Abbildung.

Das Schalten von der Leerlaufstellung in den ersten Gang geschieht durch Niederdrücken des Fußschalthebels mit der Fußspitze. Das Hochschalten in den 2., 3., 4. und 5. Gang erfolgt jeweils durch Anheben des Fußschalthebels. Das Herunterschalten in die kleineren Gänge erfolgt sinngemäß durch Niederdrücken des Fußschalthebels. Die Leerlaufstellung des Getriebes liegt zwischen 1. und 2. Gang.



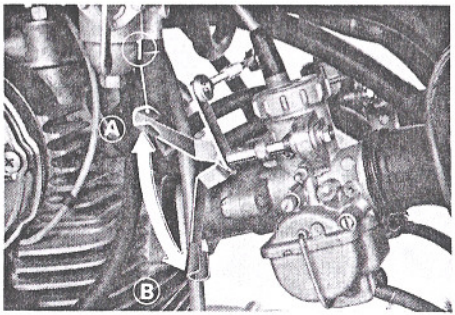
① **Fußschalthebel**



Schaltfolge

Starterklappenhebel

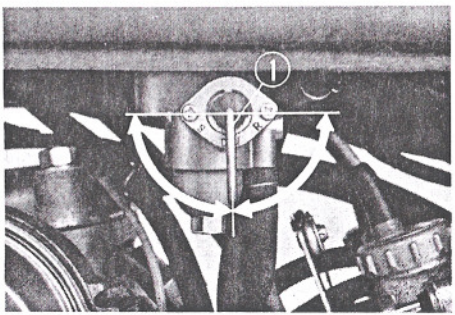
Der Starterklappenhebel ① befindet sich auf der linken Seite des Vergasers. Wenn der Starterklappenhebel nach oben Ⓐ zeigt, ist die Starterklappe vollständig geschlossen (Startstellung bei kaltem Motor). Zeigt der Starterklappenhebel nach unten Ⓑ, ist die Starterklappe vollständig offen.



① **Starterklappenhebel**

Kraftstoffhahn

Der Kraftstoffhahn ① befindet sich rechts unten am Kraftstotftank. In der Stellung "S" (Stop) (Zu), kann kein Krafstoff vom Tank zu den Vergasern fließen. Beim Abstellen des Motorrades muß der Kraftstoffhahn in dieser Stellung stehen. In der Stellung "ON" (Auf) kann der Kraftstoff bis zu der Reservemenge von 2,0 Ltr. zu den Vergasern fließen. Stellt man den Kraftstoffhahn auf "R" (Reverve), so kann die Reservemenge verbraucht werden. Nach dem Umschalten auf "R" ist es unbedingt emfehlenswert, mit mäßiger Geschwindigkeit der nächste Tankstelle aufzusuchen. Der Kraftstoffhahn ist mit einem Sieb und einem Schmutzfangbecher versehen.



① Kraftstoffhahn

Kraftstofftank

Das Fassungsvermögen des Kraftstofftanks beträgt 9 Ltr. einschließlich 2,5 Ltr. Reserve.

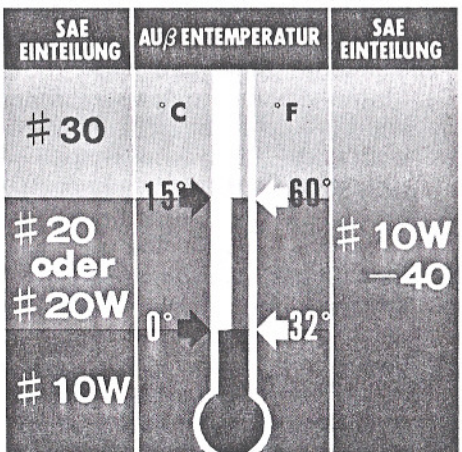
Es darf nur Kraftstoff mit einer Oktanzahl von 90 ROZ oder höher verwendet werden.

Keinesfalls den Kraftstoff mit Öl mischen.

Öl-Emfehlungen

Es ist sehr wichtig, zur Schmierung des Motorrades nur beste HD-Öle der Qualifikation MS (API-Schmierölklassifikation) oder gleichwertige Öle zu verwenden. SAE 10W–40 ist ein Mehrbereichsöl und sollte bei normalen Außentemperaturen verwendet werden. Die Ölwechsel müssen in den vorgeschriebenen Intervallen gemäß KUNDENDIENSTPLAN vorgenommen werden.

ACHTUNG: Unlegierte Öle (Nicht-HD-Öle) und Öle geringer Qualität dürfen nicht verwendet werden. Die Verwen dung geeigneter Motoröle und die Einhaltung der Ölwechsel-intervalle sind Ihre beste Gewähr für dauernde Zuverlässigkeit und Leistung Ihres HONDA-Motors. Die Verwendung irgendwelcher Zusätze ist nicht erforderlich und würde lediglich die Betriebskosten erhöhen.



ÜBERPRÜFUNG VOR DEN FAHREN

Machen Sie es sich zur ständigen Gewohnheit, vor dem Anlassen Ihres Motors bzw. vor Fahrtantritt eine allgemeine Überprüfung aller Teile vorzunehmen, um sicherzugehen, daß das Motorrad in gutem, fahrbereitem Zustand ist. Diese Überprüfung wird nur ein paar Minuten in Anspruch nehmen und kann Ihnen helfen, Zeit und Kosten zu sparen.

Überprüfen Sie die folgenden Punkte. Wenn eine Nachstellung, Einstellung oder Wartung notwendig sein sollte, sehen Sie unter dem entsprechenden Abschnitt im Handbuch nach.

1. Motorölstand: spätestens Motoröl nachfüllen, wenn die untere Marke am Ölmeßstab erreicht ist (Seite 33).
2. Kraftstoff: Benzin nachfüllen, wenn die vorhandene Menge für die vorgesehene Fahrt nicht ausreicht (Seite 22).
3. Vorder- und Hinterradbremse: Spiel des Handbremshebels und des Fußbremshebels einstellen, wenn es nicht stimmt (Seite 56–58).
4. Reifendruck: Aufpumpen, wenn der Druck zu gering ist (Seite 59).
5. Antriebskette: Kettenspannung nachstellen, wenn die Kette zu stark durchhängt (Seite 52–53).
6. Vergaserbetätigung: Instandsetzen, wenn sich der Drehgriff nicht einwandfrei und gleichmäßig leicht bewegen läßt (Seite 46).
7. Blinklichtanlage, Brems-/Schlußlicht und Scheinwerfer: Instandsetzen, wenn sie nicht einwandfrei funktionieren (Seite 65–68).

ANLASSEN DES MOTORS

Anlassen des kalten Motors

1. Kraftstoffhahn auf "ON" (Auf) stellen.
2. Zündschlüssel in das Zündschloß stecken und Zündung einschalten. Beachten Sie die grüne Leerlaufanzeigeleuchte oben im Instrumentengehäuse. Sie leuchtet auf, wenn sich das Getriebe in Leerlaufstellung befindet.
3. Starterklappenhebel ganz nach oben stellen (Starterklappen geschlossen).
4. Gasdrehgriff leicht nach innen drehen und Kickstarter durchtreten. Springt der Motor nicht an. Startversuch wiederholen.

   Wenn der Motor nach mehreren Versuchen nicht anspringt, die Zündung ausschalten und den Starterklappenhebel nach unten in die vollständig geöffnete Stellung bringen. Den Gasdrehgriff bis zum Anschlag nach innen drehen und den Motor mit dem Kickstarter durchdrehen. Anschließend die Zündung wieder einschalten und den Startvorgang (Punkt 1 bis 4) nochmals wiederholen, jedoch ohne dabei die Starterklappen zu schließen (Punkt 3).

5. Wenn der Motor angesprungen ist, lassen Sie ihn mit ca. 1500 U/min laufen, bis er bei geöffneten Starterklappen einwandfrei auf das Gasgeben anspricht.

Anlassen bei extrem kaltem Wetter

Starterklappen schließen, Gasdrehgriff voll öffnen und den Motor bei ausgeschalteter Zündung mehrmals mit dem Kickstarterhebel durchdrehen, damit kraftstoffreiches Gemisch angesaugt wird. Nun den Motor, wie unter "Anlassen des kalten Motors" beschrieben, anlassen.

Anlassen des warmen Motors

Wenn der noch warme Motor wieder angelassen werden soll, gehe man genauso vor wie bei "Anlassen des kalten Motors", sind dabei die Starterklappen nicht zu schließen.

DAS EINFAHREN

Während der Einfahrzeit darf das Motorrad nicht unnötig strapaziert bzw. mutwillig hart gefahren werden. Diese Vorsichtsmaßnahme wird durch einen besonders langen störungsfreien Betrieb des Motorrades belohnt werden.

Während der ersten 1000 km ist es ratsam, höchstens 80% der angegebenen Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen zu fahren.

DAS FAHREN DES MOTORRADES

1. Nachdem der Motor warmgelaufen ist, ist das Motorrad fahrbereit.
2. Während der Motor im Leerlauf dreht, Kupplungshebel durchziehen und durch Niederdrücken des Fußschalthebels den ersten Gang einlegen.
3. Kupplungshebel langsam loslassen und gleichzeitig allmählich die Motordrehzahl steigern, indem man den Gasdrehgriff nach innen dreht. Das richtige Zusammenspiel von Gasdrehgriff und Kupplungshebel gewährleistet ein ruckfreies Anfahren des Motorrades.
4. Wenn das Motorrad eine Geschwindigkeit von ungefähr 15 km/h erreicht hat, Gasdrehgriff zurückdrehen, Kupplungshebel durchziehen und durch Anheben des Fußschalthebels den zweiten Gang einlegen.

5. Dieser Vorgang wird wiederholt, so daß man über den dritten und vierten Gang schließlich in den fünften Gang (Schnellgang) schaltet. Das Schaltschema ist auf Seite 17 gezeigt.

6. Beim Abbremsen des Motorrades ist das Zusammenspiel zwischen Gasdrehgriff und Vorder-/und Hinterradbremse besonders wichtig.

   1) Die allmähliche, ruckfreie Betätigung von Vorder- und Hinterradbremse bei gleichzeitigem Zurückdrehen des Gasdrehgriffs wird in den meisten Fällen zu einer ausreichenden Verminderung der Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Erhaltung eines guten Fahrverhaltens führen. Entsprechend der Geschwindigkeitsverringerung des Motorrades ist es üblich, gleichzeitig das Getriebe stufenweise bis in den Gang zurückzuschalten, der der jeweiligen Geschwindigkeit am besten entspricht. Dies gewährleistet maximale Beherrschung der Maschine durch gute Bremsleistung und bestmögliche Wiederbeschleunigung.

   2) Um eine maximale Bremswirkung zu erzielen, drehe man den Gasdrehgriff ganz zurück, ziehe die Kupplung und betätige gleichzeitig Vorder- und Hinterradbremse.

Ein scharfes Bremsmanöver erfordert ein glattes Ineinandergreifen der einzelnen Bedienungsvorgänge. Um sich die dafür notwendige Routine anzueignen, muß dieser Vorgang geübt werden.

Eine Einzelbetätigung entweder der Vorder- oder der Hinterradbremse ist möglich ; wenn jedoch eine Bremse so stark betätigt wird, daß das entsprechende Rad blockiert, geht die Bremswirkung weitgehend verloren und eine Beherrschung des Motorrades ist dann schwierig.

DAS PARKEN

Beim Parken des Motorrades Zündschloß auf "OFF" (Aus) stellen und den Schlüssel herausziehen. Auch das Lenkschloß muß abgeschlossen werden. Kraftstoffhahn auf "S" (Zu) stellen. Zum Parken bei Dunkelheit auf öffentlichen Straßen kann das Zündschloß in Parkstellung gebracht und der Schlüssel ebenfalls abgezogen werden (siehe Seite 12). Hierdurch wird das Standlicht eingeschaltet

WARTUNG

KUNDENDIENSTPLAN

Die im KUNDENDIENSTPLAN angegebenen Kilometer- bzw. Monatsintervalle dienen als Richtschnur zur Einhaltung der Wartungs- oder Schmierungszeiträume für Ihre HONDA CB125. Die Durchführung der erforderlichen Arbeiten erfolgt nach Monaten oder Kilometern, je nachdem, welcher Termin zuerst fällig wird. Fortgesetztes Fahren mit hohen Geschwindigkeiten oder unter erschwerten Fahrbedingungen kann häufigere Wartungsarbeiten notwendig machen. Um hierzu genauere, auf Ihre Fahrbedingungen abgestimmte Hinweise zu erhalten, sprechen Sie bitte mit Ihrem autorisierten HONDA-Händler.

Wurde Ihre HONDA CB125 durch einen Unfall oder ein anderes Ereignis beschädigt, so sorgen Sie in jedem Falle dafür, daß alle lebenswichtigen Teile Ihres Motorrades (Rahmen, Aufhängung, Lenkungsteile usw.) durch einen autorisierten HONDA-Händler genauestens überprüft werden, um etwaige Beschädigungen festzustellen und zu beseitigen, damit auch weiterhin ein sicheres Fahren gewährleistet ist.

Erforderliche Wartungsarbeiten	Monate oder Kilometer, je nachdem, was zuerst fällig ist.					Siehe Seite
	Erste	Zweite	Dritte	Wiederholen nach		
Monate	—	6	12	6	12	
Kilometer	500	5000	10000	5000	1000	
*Motoröl-wechseln	○	Alle 1500 Kilometer				33
*Ölfilter-reinigen			○		○	35
*Zündkerzen-reinigen, einstellen, ggf. erneuern		○	○	○		36
*Unterbrecherkontakte-prüfen, u. einstellen, ggf. erneuern		○	○	○		38
Zündzeitpunkt-prüfen, ggf. einstellen	○	○	○	○		40
Ventilspiel-prüfen, ggf. einstellen	○	○	○	○		42
Steuerkette-einstellen (spannen)	○	○	○	○		44
*Luftfilter-reinigen		○			○	45
*Luftfilter-auswechseln			○		○	45
Vergaser Betätigung-prüfen		○	○	○		46
Vergaser-prüfen, ggf. einstellen		○	○	○		47
*Kraftstoffhahnsieb-reinigen		○	○	○		48
*Kraftofftank u. Leitungen-prüfen		○	○	○		—
Kupplung-prüfen u. einstellen	○	○	○	○		49
*Antriebskette u. Kettenräder-prüfen, einstellen, schmieren, ggf. auswechseln	○	○	○	○		52

* Kann vom fahrer vorgenommen werden.

Erforderliche Wartungsarbeit	Monate oder Kilometer, je nachdem, was zuerst fällig ist.					Siehe Seite
	Erste	Zweite	Dritte	Wiederholen nach		
Monate	—	6	12	6	12	
Kilometer	500	5000	10000	5000	10000	
*Vorder- u. Hinterradbremse-einstellen	○	○	○	○		56
Vorder -u. Hinterradbremsbeläge-prüfen, ggf. erneuern			○		○	—
Alle Verbindungen der Bremsbetätigungen prüfen		○	○	○		—
Felgen u. Speichen-prüfen	○	○	○	○		—
Reifen-prüfen, ggf. erneuern		○	○	○		—
Vorderradgabelöl-prüfen		○			○	60
Vorderradgabelöl-wechseln			○		○	60
Steuerkopflager-prüfen ggf. einstellen	○		○		○	—
Lenkschloß-auf Gängigkeit prüfen			○		○	—
Ständerfedern-prüfen		○	○	○		—
Kupplungsausrücklager abschmieren	○	○	○	○		
Batteriesäuerestand-prüfen, ggf. nachfüllen	○	Alle 1500 Kilometer				62
Lichtanlage und Signalhorn-prüfen ggf. einstellen		○	○	○		62
*Geschwindigkeitsmesser u. Drehzahlmesser-prüfen		○	○	○		—
*Alle Schrauben u. Muttern-nachziehen	○	○	○	○		

WARTUNGSARBEITEN

Motoröl nachfüllen

Prüfen Sie den Motorölstand vor dem Fahren (siehe Seite 24) und füllen Sie Öl nach, wenn der Ölstand unterhalb der unteren Ölstandsmarke auf dem Meßstab angezeigt wird.

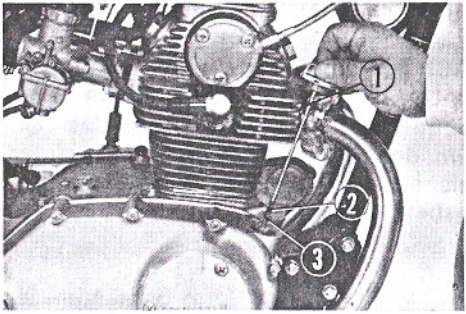
Beim Messen darf die Öleinfüllschraube, an der sich der Ölmeßstab befindet, **nicht eingeschraubt werden.**

Motorölwechsel

Das Motoröl ist der wesentlichste Faktor für Leistung und Lebensdauer des Motors. Daher sollten die auf Seite 23 empfohlenen Öle verwendet werden. Der Ölstand muß stets die richtige Höhe haben und das Öl ist regelmäßig gemäß KUNDENDIENSTPLAN (Seite 31) zu wechseln.

Ölwechsel wie folgt vornehmen:

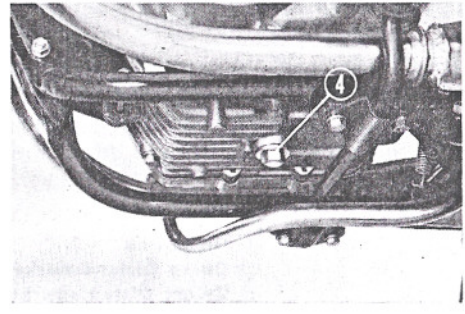
Öl ablassen, solange der Motor noch warm ist. Das Öl ist dann dünnflüssiger und gewährleistet eine gründliche und schnelle Entleerung.



① Ölmeßstab
② Obere Ölstandsmarke
③ Untere Ölstandsmarke

1. Öleinfüllschraube ① am rechten Kurbelgehäusedeckel herausschrauben.
2. Ein Ölfangblech unter das Kurbelgehäuse stellen, um das Öl aufzufangen. Dann Ölablaßschraube ④ mit einem 19 mm-Schlüssel herausschrauben.
3. Wenn kein Öl mehr aus dem Kurbelgehäuse läuft, dann Kickstarterhebel mehrmals durchtreten, um das restliche Öl, das sich noch in den Kanälen des Ölsystems befindet, herauszudrücken.
4. Nachdem das Öl vollständig abgelaufen ist, Ölablaßschraube ④ wieder einschrauben. Dabei darauf achten, daß die Dichtung an der Ablaßschraube noch in Ordnung ist.
5. Das Kurbelgehäuse mit ungefähr **0,9 Liter** Öl der vorgeschriebenen Qualität (siehe Seite 23) füllen. Prüfen, ob der Ölstand zwischen der oberen ② und der unteren ③ Ölstandsmarke auf dem Ölmeßstab steht. Ist der Stand zu niedrig, Öl hinzufügen.

ACHTUNG: Wird das Motorrad unter ungewöhnlich staubigen Verhältnissen gefahren, muß das Öl, um den Motor zu schonen, häufiger als im KUNDENDIENSTPLAN angegeben gewechselt werden.



④ **Ölablaßschraube**

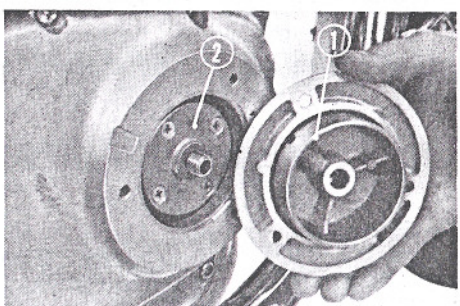
Ölfilter

Das Ölfilter ist ein Zentrifugalabscheider. Das Funktionsprinzip dieses Filtertyps besteht darin, daß alle Verunreinigungen und Metallspäne im Öl durch die Zentrifugalkraft abgeschieden werden. Hierdurch wird gewährleistet, daß nur sorgfältig gereinigtes Öl mit den beweglichen Teilen des Motors in Berührung kommt.

1. Das Ölfilter ② ist zugänglich, wenn man den Ölfilterdeckel ①, der sich am rechten Kurbelgehäusedeckel befindet, abschraubt.

Wenn man den Ölfilterdeckel abnimmt, fließt etwas Öl ab.

2. Ölfilter ② herausziehen und mit Lösungsmittel oder Benzin auswaschen.
3. Beim Aufsetzen des Ölfilterdeckels auf den rechten Kurbelgehäusedeckel ist darauf zu achten, daß die Ölbohrung im Kurbelgehäusedeckel und die zugehörige Bohrung im Ölfilterdeckel genau übereinander liegen.

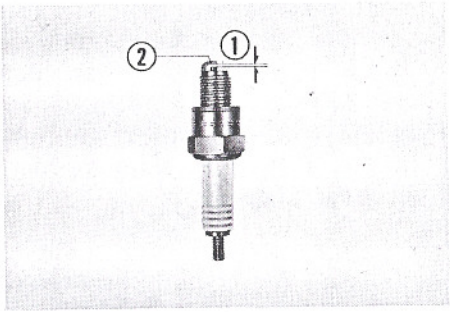


① Ölfilterdeckel
② Ölfilter

Zündkerze

Bei diesem Modell wird der Zündkerzentyp NGK D8HS/ND×24FS verwendet. Die Zündkerze wird wie folgt gewartet:

1. Zündkerzenstecker abziehen und Zündkerze mit dem im Werkzeugsatz befindlichen Schlüssel herausschrauben.
2. Die Elektroden und den mittleren Porzellankörper der Zündkerze auf Ablagerungen bzw. abgebrannte Elektroden oder Rußbelag prüfen. Wenn die Zündkerze starke Ablagerungen aufweist oder die Elektroden übermäßig abgebrannt sind, ist die Zündkerze zu erneuern. Ist die Zündkerze rußig oder naß, kann sie gegebenfalls mit einem Kerzenreinigungsgerät gesäubert und geprüft werden.



① **Elektrodenabstand**
② **Masseelektrode**

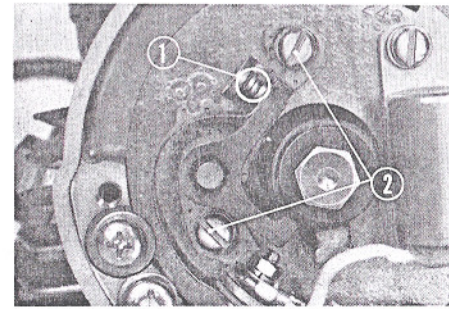
3. Elektrodenabstand ① auf **0,6 bis 0,7 mm** einstellen. Der Elektrodenabstand kann mit einer Fühlerlehre gemessen werden. Die richtige Einstellung erfolgt durch Nachbiegen der Masseelektrode ②.
4. Die Zündkerze sollte beim Einsetzen zuerst von Hand eingeschraubt und dann mit dem Kerzenschlüssel um 1/2 bis 3/4 Umdrehungen weitergedreht werden.

ACHTUNG :

- Zündkerzen dürfen nie durch Ausbrennen gereinigt oder getrocknet werden.
- Niemals Zündkerzen mit falschem Wärmewert verwenden.

Unterbrecherkontaktabstand

1. Unterbrecher- und Lichtmaschinendeckel abnehmen.
2. Unterbrecherkontakt ① mit dem Finger oder einem kleinen Schraubenzieher aufdrücken und prüfen. Ist der Kontakt verbrannt oder erodiert, muß er ausgewechselt und der Kondensator überprüft werden. Eine graue Verfärbung ist normal und kann mit einer Kontaktfeile entfernt werden. Nur vorsichtig und so wenig wie möglich feilen. Nach dem Abfeilen des Unterbrecherkontaktes mit einem sauberen Stück saugfähigen Papiers, einem chemischen Kontaktreinigungsmittel oder Alkohol sorgfältig säubern.



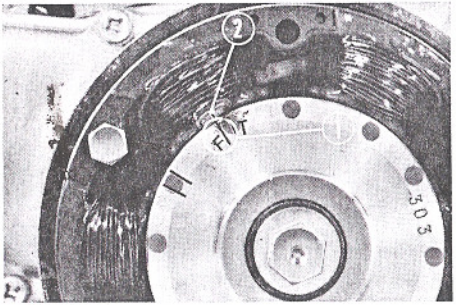
① Unterbrecherkontakt
② Befestigungsschrauben der Grundplatte

3. Den Motor mittels der Befestigungsschraube des Lichtmaschinenrotors nach links drehen (siehe Pfeil) auf Rotor) bis der Kontaktabstand am größten ist. Diesen Abstand dann mit einer Fühlerlehre messen.
4. Der vorgeschriebene Abstand beträgt **0,3 bis 0,4 mm.**
5. Sollte sich eine Nachstellung als notwendig erweisen, löse man die Befestigungsschrauben ② der Unterbrecherkontaktplatte und verschiebe diese so, daß sich der korrekte Abstand ergibt. Nach Einstellung des Kontaktabstandes die Befestigungsschrauben ② wieder anziehen.

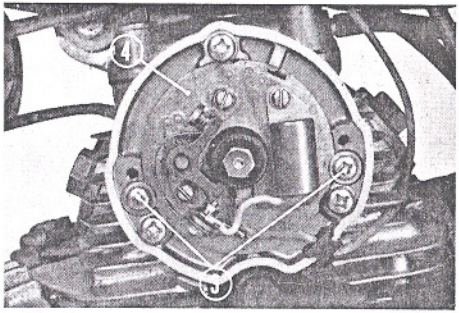
Zündzeitpunkteinstellung

Diese Arbeit erst ausführen, wenn der Unterbrecherkontaktabstand richtig eingestellt worden ist.

1. Lichtmaschinenrotor nach links drehen und die "F" Marke ① mit der Zündzeitpunkteinstellmarke ② ausrichten. In dieser Stellung muß sich der Unterbrecherkontakt öffnen.
2. Zur Einstellung löse man die beiden Grundplattenbefestigungsschrauben ③ und verschiebe die Unterbrechergrundplatte ④. Verschieben nach rechts ergibt eine Vorverstellung des Zündzeitpunkts.



① "F" Marke
② Fesstehende Marke



③ Befestigungsschrauben der Grundplatte
④ Unterbrechergrundplatte

3. Nach der Zündzeitpunkteinstellung überprüfe man erneut den Unterbrecherkontabstand ① (siehe Seite 38), um sicherzugehen, daß er sich nicht verändert hat.

Das statische Zündzeitpunkteinstellverfahren ist relativ genau und wird eine befriedigende Motorleistung ergeben. Die genaueste Einstellung erhält man jedoch, wenn man eine Stroboskoplampe verwendet.

Bei Verwendung einer Stroboskoplampe stelle man den Leerlauf auf 1200 U/min ein.

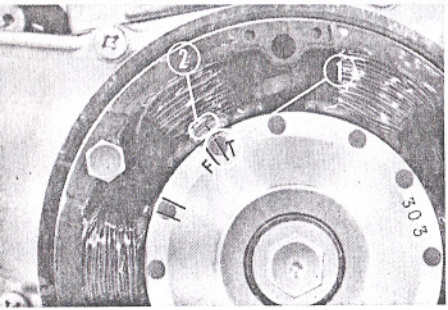
Die Einstellung erfolgt gemäß der obigen Anleitung.

Ventilspieleinstellung

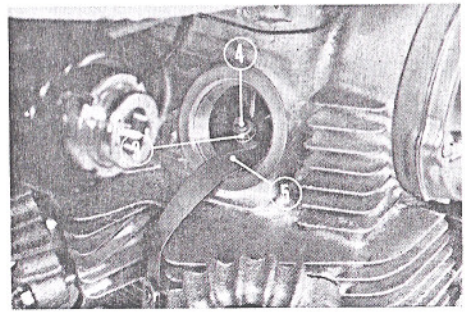
Übermäßiges Ventilspiel verursacht Ventilgeräusch ; zu geringes oder fehlendes Spiel führt zu Ventilschäden und Leistungsverlusten. Daher muß stets auf genaue Einstellung geachtet werden.

Das Ventilspiel muß bei kaltem Motor geprüft werden.

1. Lichtmaschinendeckel und die Verschlüsse der Ventileinstellöffnungen abnehmen.
2. Den Lichtmaschinenrotor nach links drehen bis die "T" Marke ① auf den Rotor mit der Einstellmarke ② auf dem Stator übereinstimmt.



① "T" Marke
② Einstellmarke



③ Kontermutter der Einstellschraube
④ Einstellschraube
⑤ Fühlerlehre

In dieser Stellung kann sich der Kolben im Verdichtungs- oder im Auslaßhub befinden.

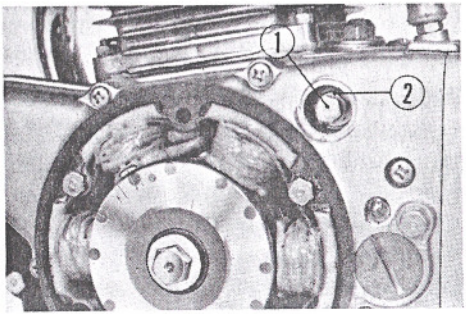
Die Einstellung muß vorgenommen werden, wenn der Kolben im oberen Totpunkt des Verdichtungshubes ist, d.h. wenn Einlaß- und Auslaßventil geschlossen sind. Ob diese Stellung erreicht, kann bestimmt werden, indem man die Stößel durch die Ventileinstellöffnungen hindurch mit den Fingern bewegt. Wenn die Stößel frei sind, zeigt dies an, daß die Ventile geschlossen sind und der Kolben im Verdichtungshub ist. Wenn die Stößel fest und die Ventile Ventile somit offen sind, drehe man den Lichtmaschinenrotor um 360° und bringe die "T" Marke wieder mit der Einstellmarke in Übereinstimmung. Man prüft das Spiel beider Ventile, indem man die im Werkzeugsatz enthaltene Fühlerlehre mit der Blattstärke **0,05 mm** zwischen die Einstellschraube und den Ventilschaft einschiebt.

Falls eine Einstellung notwendig ist, löse man die Kontermutter ③ der Einstellschraube ④ und drehe diese, bis beim Einschieben der Fühlerlehre ⑤ ein leichter Widerstand spürbar ist. Nach erfolgter Einstellung ziehe man die Kontermutter wieder fest und halte dabei die Einstellschraube, damit sie sich nicht verdrehen kann. Zum Schluß überprüfe man das Ventilspiel noch einmal, um sicherzustellen, daß sich die Einstellung nicht verschoben hat.

Steuerkette

Eine nicht ausreichend gespannte Steuerkette führt zu einer Veränderung der Steuerzeiten und zu Motorstörungen. Verfahren Sie wie folgt:

1. Lichtmaschinendeckel abnehmen.
2. Den Lichtmaschinenrotor nach links drehen, bis die "T" Marke des Rotors mit der Einstellmarke auf dem Stator übereinstimmt.
   Diese Einstellung muß vorgenommen werden, wenn der Kolben im oberen Totpunkt des Verdichtungshubes ist. Ob diese Stellung erreichtist, kann bestimmt werden, indem man die Stößel mit den Fingern bewegt. Wenn die Stößel frei sind, zeigt dies an, daß der Kolben im oberen Totpunkt des Verdichtungshubes ist.
3. Kontermutter ① und Festellschraube ② des Kettenspanners lösen und den Lichtmaschinrotor eine Umdrehung nach links drehen. Hierdurch wird die Steuerkette automatisch gespannt.
4. Kontermutter wieder festziehen.

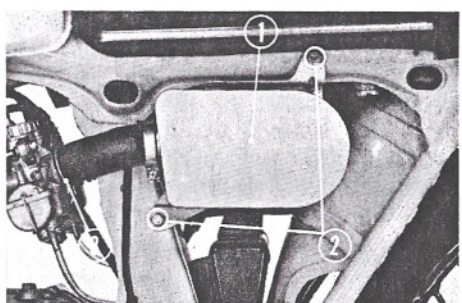


① Kontermutter
② Feststellschraube des Kettenspanners

Luftfilter

Ein mit Staub verstopfes Luftfilter beeinträchtigt die Motorleistung ; es muß daher regelmäßig gereinigt werden.

1. Luftfilterdeckel abnehmen.
2. Die beiden Halteschrauben ② des Luftfiltereinsatzes und die Schlauchschelle ③ abschrauben und den Luftfiltereinsatz herausnehmen.
3. Reinigen des Luftfiltereinsatzes : Staub durch leichtes Abklopfen lösen. Den restlichen Staub mit einer weichen Eürste von der Außenseite des Filtereinsatzes abbürsten und von innen her den Einsatz mit Druckluft ausblasen.



① Luftfiltereinsatz
② Halteschrauben des Filttereinsatzes
③ Schlauchschelle

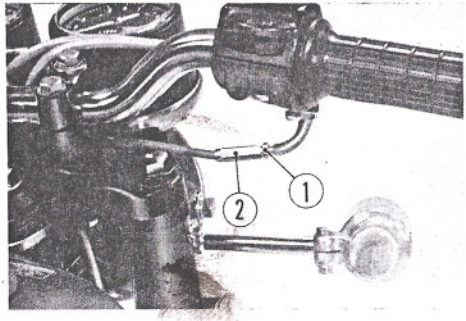
Gaszug

Prüfen, ob der Gasdrehgriff sich über seinen ganzen Drehbereich einwandfrei betätigen läßt. Diese Prüfung muß bei vollem Lenkereinschlag nach links und rechts vorgenommen werden. Zustand des Gaszugs vom Gasdrehgriff bis zu dem Vergaser überprüfen. Wenn der Bowdenzug geknickt, angescheuert oder falsch verlegt, muß er auswechselt bzw. neu verlegt werden. Es ist besonders darauf zu achten, daß er bei vollem Links- und Rechtseinschlag keinerlei Spannung oder Zug unterliegt.

Spiel des Gasdrehgriffs

Das vorgeschriebene Spiel für den Gasdrehgriff beträgt ungefähr 10° bis 15° Griffdrehung. Dieses Spiel läßt sich mit dem Gaszugeinsteller ② einstellen.

Die Kontermutter ① lösen und den Einsteller drehen, bis das Spiel des Gasdrehgriffs auf 10° bis 15° reduziert ist. Dann Kontermutter wieder anziehen.



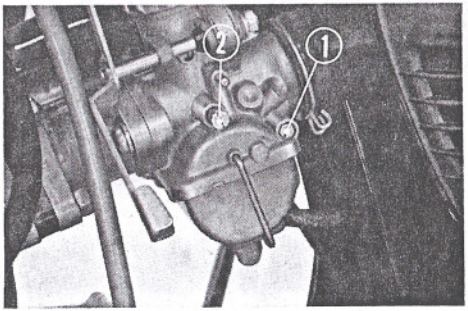
① Kontermutter
② Gaszugeinsteller

Vergaser

Ein falsch eingestellter Vergaser beeinträchtigt nicht nur die Motorleistung, sondern auch das gesamte Laufverhalten und die Lebensdauer. Daher ist es wichtig, daß der Vergaser immer exakt eingestellt ist. Eine Vergasereinstellung darf nur bei betriebswarmem Motor durchgeführt werden.

1. Die Drehzahl mit der Schieberanschlagschraube ② auf 1200 U/min einstellen. Rechtsdrehung der Schraube erhöht die Drehzahl.
2. Die Leerlaufluftregulierschraube ① so einstellen, daß man die höchste stabile Leerlaufdrehzahl erhält. Bei der normalen Einstellung ist die Leerlaufluftregulierschraube um 1¼ Umdrehungen herausgedreht.
3. Die Schieberanschlagschraube nachstellen, wenn eine Verstellung der Leerlaufdrehzahl nötig ist.

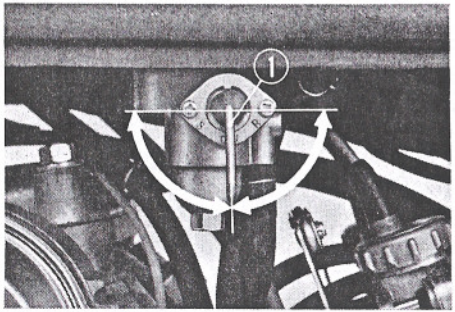
BEACHTEN: Störungen des Motors bei hoher Drehzahl können von einem fehlerhaften Zündungs- oder Ventilsystem herühren. Deshalb ermittle man erst die Ursache der Störung, bevor man versucht, sie durch eine Vergasereinstellung zu beseitigen.



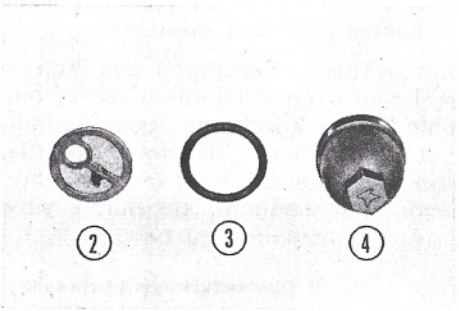
① **Leerlaufluftregulierschraube**
② **Schieberanschlagschraube**

Kraftstoffsieb

Das Kraftstoffsieb ist in den Kraftstoffhahn ① eingebaut, der unten rechts am Kraftstofftank montiert ist. Die Ansammlung von Schmutz auf dem Sieb behindert den Kraftstoffffluß und beeinträchtigt die Wirkungsweise des Vergasers. Daher muß das Kraftstoffsieb in regelmäßigen Abständen gereinigt werden. Krafstoffhahn auf "S" (Zu) stellen und den Siebbecher abschrauben. Ringdichtung ③ abnehmen und Siebfilter ② herausheben. In Lösungsmittel oder Benzin auswaschen und wieder zusammenbauen. Kraftstoffhahn auf "ON" (Auf) stellen und auf undichte Stellen prüfen.



① **Kraftstoffhahn**



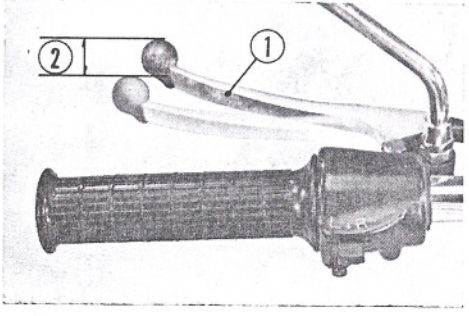
② **Siebfilter**
③ **Ringdichtung**
④ **Siebbecher**

Kupplung

Die Kupplung muß so eingestellt sein, daß ein Durchziehen des Kupplungshandhebels die Kraftübertragung vollständig trennt. Ist dies nicht der Fall, bleibt der Motor stehen, wenn man einen Gang einlegt, oder das Motorrad setzt sich in Bewegung, selbst wenn der Kupplungshandhebel ganz gezogen ist.

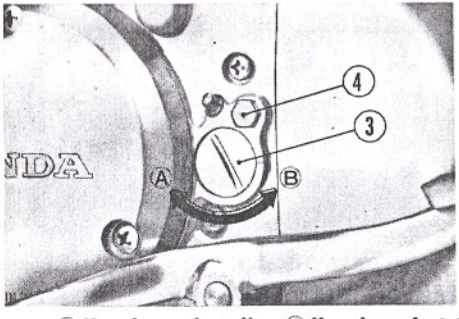
Wenn umgekehrt die Kupplung nicht vollständig greift, schleift sie, und das Motorrad wird beim Gasgeben nicht ausreichend beschleunigen. Damit die volle Motorleistung auf das Hinterrad übertragen wird, ist es unbedingt notwendig, daß die Kupplung richtig eingestellt ist.

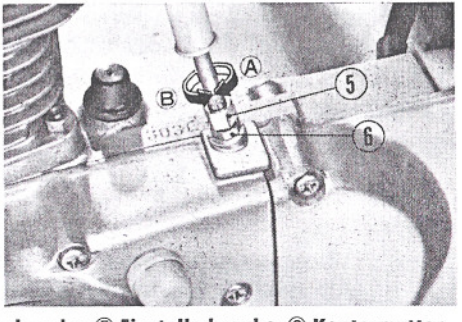
Das vorgeschriebene Spiel ② des Kupplungshandhebels, bevor die Kupplung auszurücken beginnt, beträgt 10 bis 20 mm, gemessen am Hebelende.



① Kupplungshandhebel
② Spiel des Kupplungshandhebels

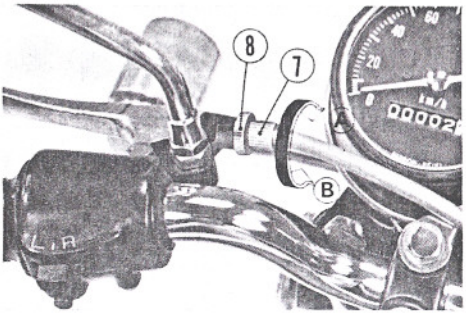
1. Die Einstellung erfolgt, indem man die Kupplungsfeststellschraube ④ löst und den Kupplungseinsteller ③ dreht. Drehen nach rechts Ⓐ verkleinert das Kupplungsspiel, drehen nach links Ⓑ vergrößert es.
2. Eine kleine Einstellung kann auch mit den Einstellern an beiden Enden des Kupplungszuges vorgenommen werden. Die Einstellung am Antriebskettenkastendeckel-Kupplungszugende erfolgt, indem man die Kontermutter ⑥ löst und die Einstellschraube ⑤ dreht. Hineinschrauben der Einstellschraube vergrößert das Spiel. Die Einstellung am Kupplungshebel erfolgt durch Lösen der Kontermutter ⑧ und Drehen der Rändeleinstellschraube ⑦. Hineindrehen Ⓐ vergrößert das Spiel, Herausdrehen Ⓑ verringert es.





③ Kupplungseinsteller ④ Kupplungsfeststellschraube ⑤ Einstellschraube ⑥ Kontermutter

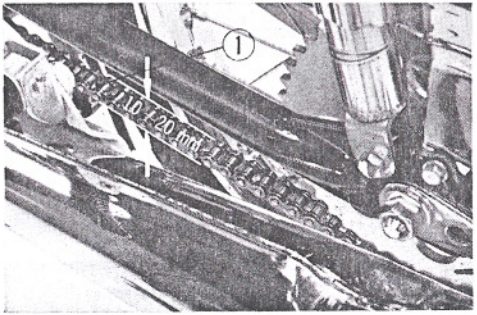
3. Nach beendeter Einstellung prüfen, ob die Kupplung nicht rutscht und richtig trennt.
   1) Bei Benutzung des Kickstarters sollte der Motor leicht anspringen, ohne daß die Kupplung rutscht.
   2) Motor anlassen, Kupplungshandhebel ziehen und Gang einlegen. Der Motor darf nicht stehen bleiben, noch darf sich das Motorrad in Bewegung setzen.
   3) Kupplungshebel allmählich loslassen und etwas Gas geben. Das Motorrad muß sich ruckfrei und allmählich beschleunigend in Bewegung setzen.



⑦ **Rändeleinstellschraube**
⑧ **Kontermutter**

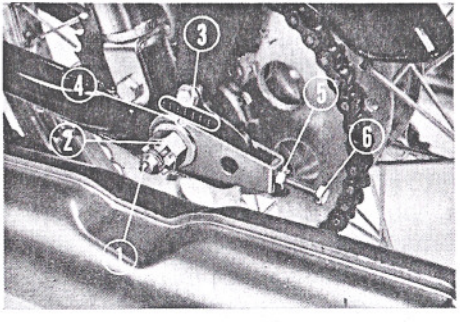
Antriebskette

1. Motorrad auf den Mittel-Ständer aufbocken und das Hinterrad langsam in Vorwärtsrichtung drehen. Unteren Teil der Kette in der Mitte zwischen den bieden Kettenrädern beobachten.
2. Kette in der Mitte zwischen den beiden Kettenrädern auf-und abbewegen und den Gesamtdurchhang der Kette messen. Er darf **nicht weniger als 10 mm und nicht mehr als 20 mm betragen.**
3. Wenn eine Einstellung der Spannung notwendig ist, Splint ① an der Hinterachsmutter herausziehen und die Achsmutter ② losschrauben. Kontermutter ⑤ an der Antriebskettenspannschraube ⑥ lösen.



① Antriebskette

4. Um den Durchhang der Antriebskette zu Verringern, beide Antriebskettenspannschrauben ⑥ gleichmäßig hineindrehen, bis der vorgeschriebene Kettendurchhang erreicht ist. Die Markierungen ③ auf den Kettenspannerplatten und den seitlichen Markierungsfeldern ④ der Hinterradschwinge beobachten. Diese Markierungen erleichtern die richtige Ausrichtung der Hinterradachse, Hinterachsmutter fest anziehen und Splint einsetzen. Ist der Splint nicht mehr in ordnungsgemäßen Zuststand, muß er ersetzt werden. Beide Kettenspannschrauben festziehen und mit dem Kontermuttern sichern.
5. Nach Durchführung der Ziffern 1 bis 4 Hinterrad erneut drehen, um festzustellen, ob dei Antriebskettendurchhang vorschriftsmäßig ist (Siehe Ziffern 1 und 2).



① **Splint**
② **Hinterachsmutter**
③ **Markierung auf der Kettenspannerplatte**
④ **Seitliches Markierungsfeld**
⑤ **Kontermutter**
⑥ **Antriebskettenspannschrabe**

Antriebskettenschmierung

1. Kettenschloß mit einer Zange öffnen und Antriebskette abnehmen. Halteklammer nicht verbiegen oder beschädigen. Wenn möglich, bei Wiedermontage ein neues Kettenschloß einbauen.

2. Kette sorgfältig in einem geeigneten Lösungsmittel reinigen. In sauberem Lösungsmittel spülen und trocknen lassen. Kette auf Verschleiß untersuchen (ausgeschlagene Kettenglieder). Prüfen, ob die Kette an den Verbindungsgliedern klemmt oder schwer beweglich ist und ob Rollen zerschlagen sind oder gar fehlen. Liegt einer dieser Schäden vor, muß die Kette ausgewechselt werden.

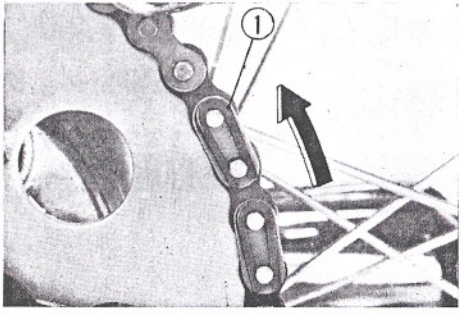
   Außerdem müssen die Zähne der Kettenräder auf Verschleiß untersucht werden. Eine neue Kette darf nie auf abgenutzte Kettenräder bzw. eine verschlissene Kette nie auf neue Kettenräder aufgezogen werden. Ihr HONDA–Händler wird Ihnen gerne dabei helfen, den Zustand dieser Teile festzustellen.

3. Die Kette in einen Behälter mit Kettenfett legen und etwa 10 Minuten lang auf ca. 120° erhitzen (hierbei auch die Hinweise des Kettenfettherstellers beachten).

Den Behälter von der Wärmequelle nehmen und die darin befindliche Kette mit einem Schraubenzieher bewegen. Nach dem Abkühlen die Kette herausnehmen und über dem Behälter zum Abtropfen aufhängen. Nachher eventuell überschüssiges Fett abwischen.

4. Legen Sie die Antriebskette wieder richtig auf die Kettenräder. Es ist zweckmäßig, die beiden Kettenenden zum Einbau des Kettenschlosses auf dem hinteren Kettenrad zusammenzuführen, um das Einsetzen des Kettenschlosses zu erleichtern. Beachten Sie, daß das geschlossene Ende der Halteklammer ① unbedingt in die Vorwärtsdrehrichtung (Zugrichtung) des Rades weisen muß.

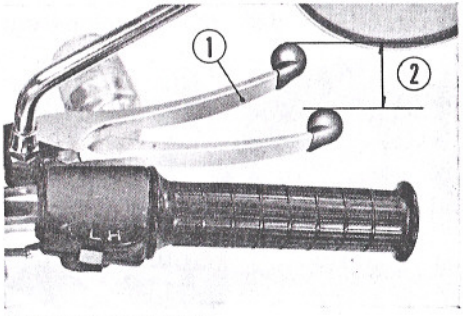
5. Antriebskette für das Hinterrad einstellen, wie in den Ziffern 1 bis 5 (Seite 52–53) beschrieben.



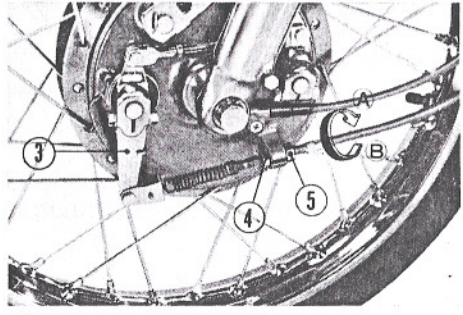
① Halteklammer

Vorderradbremse

1. Vorderrad vom Boden abheben, indem man eine geeignete Stütze (Holzklotz) unter den Motor legt. Vorderrad von Hand drehen und feststellen, um wieviel der Handbremshebel ① für die Vorderradbremse angezogen werden muß, bis die Bremse zu greifen beginnt. Das Spiel ② des Hebels muß **20 bis 30 mm** am Ende des Handbremshebels betragen.



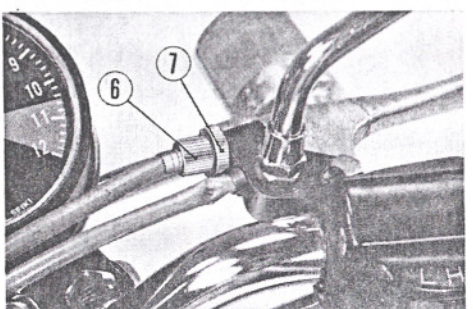
① **Handbremshebel**
② **Spiel**



③ **Vorderradbremshebel**
④ **Kontermutter**
⑤ **Einstellschraube für Vorderradbremszug**

2. Wenn die Bremse nachgestellt werden muß, kann dies an zwei verschiedenen Stellen vorgenommen werden. Normalerweise kann die Nachstellung der Bremse am Bremsarm ③ an der Bremsankerplatte vorgenommen werden. Zunächst Kontermutter ④ lösen. Dann Einstellschraube ⑤ drehen. Nach rechts drehen in Richtung Ⓑ vergrößert das Handbremshebelspiel ②. Dreht man die Schraube ⑤ nach links, in Richtung Ⓐ, wird das Spiel ② verringert. Kontermutter nach der Einstellung wieder anziehen.

3 Eine geringe Nachstellung des Handbremshebelspiels kann such mit der Einstellschraube ⑥, die sich an der Handbremshebellagerung befindet, vorgenommen werden. Das Verstellen der Einstellschraube ⑥ wird in gleicher Weise vorgenommen, wie in Ziffer 2 für die Einstellmutter ⑤ beschrieben.

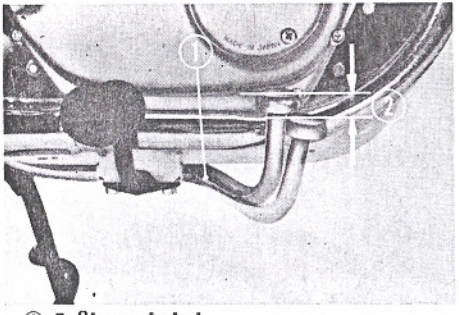


⑥ Einstellschraube
⑦ Rändel-Kontermutter

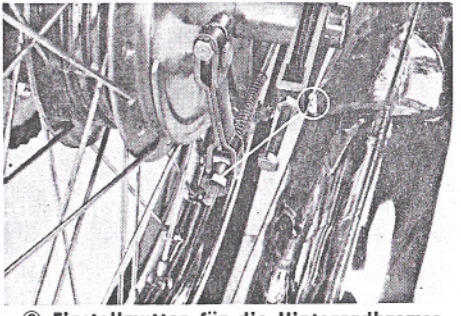
Hinterradbremse

1. Hinterrad vom Boden abheben, indem man das Motorrad auf den Mittelständer aufbockt.
2. Hinterrad von Hand drehen und feststellen, um welche Strecke ② der Fußbremshebel nach unten bewegt werden muß bis die Bremse greift.
3. Das vorgeschriebene Spiel beträgt **20 bis 30 mm.**

   Ist eine Einstellung erforderlich, wird diese durch Drehen der Einstellmutter ③ durchgeführt. Drehen der Mutter nach rechts verringert des Spiel. Drehen der Mutter nach links vergrößert das Spiel.



① Fußbremshebel
② Spiel des Fußbremshebels



③ Einstellmutter für die Hinterradbremse

Reifendruck

Der richtige Reifendruck gewährleistet bestmögliche Straßenlage, guten Fahrkomfort und höchste Reifenlebensdauer.

Reifen stets auf dem richtigen Luftdruck halten und den Druck vor jeder Fahrt prüfen.

	Reifendruck
Vorn	1,8 kp/cm²
Hinten	2,0 kp/cm²

Vorderradaufhängung

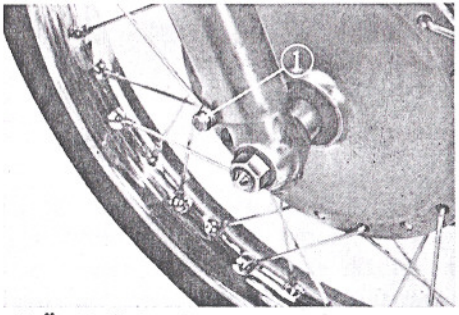
Vorderradgabel überprüfen, indem man die Vorderradbremse anzieht und die Gabel mehrmals kräftig nach unten stößt.

Prüfen, ob die Federung einwandfrei, also ruckfrei funktioniert und kein Öl an den Abdichtungen austritt. Alle Befestigungsteile der Vorderradaufhängung sorgfältig auf festen Sitz prüfen. Dazu gehört auch die Überprüfung der Befestigungspunkte der Gabelrohre, der Einzelteile der Bremse und des Lenkers.

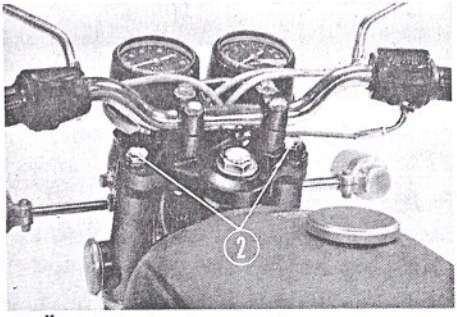
Vorderadgabelöl

Um die guten Fahreigenschaften zu erhalten und um die Lebensdauer der Vorderradgabel zu vergrößern, muß das Öl in der Vorderradgabel in regelmäßigen Abständen gewechselt werden.

1. Ölablaßschrauben ① unten an den Gabelbeinen der Vorderradgabel herausschrauben und das Öl ablaufen lassen. Dabei die Gabel zur Entleerung auf- und abpumpen. Ablaßschrauben nach dem Ablassen des Öls wieder gut anziehen.
2. Die beiden Öleinfüllschrauben ② an der Gaboloberseite herausschrauben und in jeden Gabelholm **135 – 145 cm³** Öl der Qualität ATF einfüllen.
3. Einfüllschrauben nach dem Füllen wieder aufsetzen und fest anziehen.



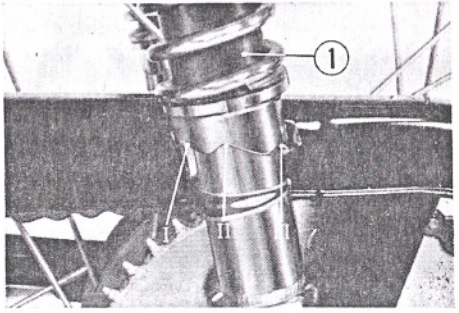
① Ölablaßschraube



② Öleinfüllschrauben an der Gaboloberseite

Hinterradstoßdämpfer

Die Stoßdämpfer des Hinterrades ① sind dreifach verstellbar und können auf die unterschiedlichen Straßen– oder Fahrbedingungen eingestellt werden Die Stufe I ist die Normalstellung. Die Federungshärte nimmt (Stellung II bis III) progressiv zu. Diese Einstellbereiche werden bei hoher Beladung bzw. schlechten Straßenbedingungen verwendet.

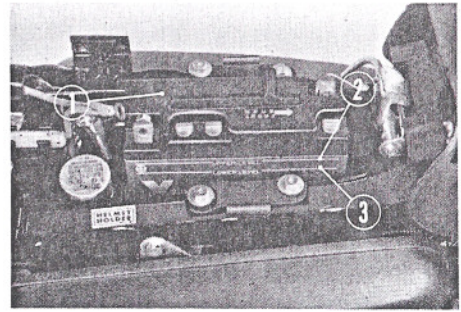


① **Stoßdämpfer**

Batterie

Wenn das Motorrad mit zu niedrigem Batteriesäurestand gefahren wird, kann es zu einer Sulfatierung und Beschädigung der Batterieplatten kommen. Die Prüfung und Aufrechterhaltung des Säurestandes ist eine einfache, rasch durchzuführende Arbeit. Sie muß alle 1500 km durchgeführt werden (siehe KUNDFNDIENSTPLAN, Seite 32).

1. Die Batterie ist zugänglich, wenn man die Sitzverriegelung vorn unter dem Sitz öffnet und den Sitz vorn hochhebt. Sitz mit Stütze, die unter dem Sitz angebracht ist, in der geöffneten Stellung abstützen. Gummi der Batteriehalterung abnehmen und die Batterie etwas hochheben, um den Säurestand der Batterie prüfen zu können. Er muß zwischen der unteren ③ und oberen ② Säurestandsmarke am Batteriegehäuse liegen.



① Batterie
② Obere Säurestandsmarke
③ Untere Säurestandsmarke

2. Ist der Säurestand zu niedrig, Batteriezellenverschlüsse auf der Batterieoberseite abschrauben. Zum Auffüllen auf die vorgeschiebene Höhe einen kleinen Trichter oder eine Spritzflasche aus Kunststoff verwenden. Die notwendige Menge destillierten Wassers vorsichtig zugeben, so daß der Batteriesäurestand in jeder Zelle zwischen der unteren und oberen Marke steht. Um eine maximale Leistungsabgabe und Lebensdauer der Batterie zu gewährleisten, darf nur mit destilliertem Wasser aufgefüllt werden. Nach dem Nachfüllen Zellenverschlüsse wieder aufschrauben.

ACHTUNG: Ein Ausbau der Batterie kann notwendig werden, wenn das spezifische Gewicht der Batteriesäure unter 1,200 gesunken ist, da die Batterie in diesem Falle mit einem Ladegerät aufgeladen werden muß. Auch bei Stillegung des Motorrades sollte die Batterie ausgebaut werden.

3. Das Wiedereinsetzen der Batterie geschieht in umgekehrter Reihenfolge des Herausnehmens. Besonders auf die Lage der Batteriebefestigungsgummis und auf die Verlegung des Entlüftungsschlauchs achten. Der Entlüftungsschlauch darf nicht eingeklemmt oder übermäßig gebogen werden, da hierdurch die Batterie beschädigt werden könnte.

Ausbau des Vorderrades

1. Vorderrad vom Boden abheben, indem man eine geeignete Stütze (Holzklotz) unter den Motor legt.
2. Die Antriebswelle des Geschwindigkeitsmessers und den Vorderradbremszug von der Bremsankerplatte abnehmen.
3. Sicherungsblech der Befestigungsschraube für den Bremszuganker an der Bremsankerplatte aufbiegen und Schraube entfernen.
4. Vorderradachsmutter abschrauben und die Radachse herausziehen.

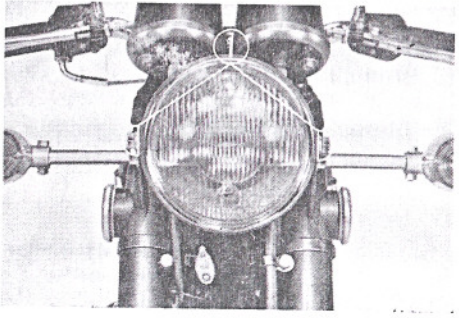
Ausbau des Hinterrades

1. Nachdem das Motorrad auf den Mittelständer aufgebockt ist, das Kettenschloß der Antriebskette entfernen und Kette abnehmen.
2. Einstellmutter der Hinterradbremse abschrauben und Bremsgestänge aushängen.
3. Die Bremszugankerschraube an der Bremsankerplatte herausschrauben.
4. Splint der Hinterradachsmutter herausziehen, Hinterradachsmutter abschrauben und die Radachse herausziehen. Danach kann das Rad aus dem Rahmen genommen werden.

Scheinwerfer

Um bei Dunkelheit ein sicheres Fahren zu gewährleisten, muß der Scheinwerfer richtig eingestellt sein. Die Einstellung des Scheinwerfers muß den Vorschriften der deutschen Straßenverkehrszulassenungsordnung (StVZO) entsprechen.

1. Zur Verstellung des Scheinwerfers sind die Befestigungsschrauben ① etwas zu lösen und nach dem Justieren wieder festzuziehen.
2. Um eine genaue Einstellung zu gewährleisten, muß das Fahrzeug auf ebenem Boden vor einer senkrechten Wand stehen und mit dem Fahrer belastet sein. Der Abstand zwischen Scheinwerfer und Wand muß 5 m betragen. Die Strecke zwischen Lichtaustritt, Scheinwerfermitte und Boden wird an der Wand abgetragen und markiert; 5 cm darunter bringen Sie eine weitere Markierung an. Bei eingeschaltetem Abblendlicht muß die Hell–Dunkel–Grenze mit der 5 cm unter dem Mittelpunkt liegenden Markierung übereinstimmen. Der Mittelpunkt bei Fernlicht deckt sich dann mit der oberen Marke.

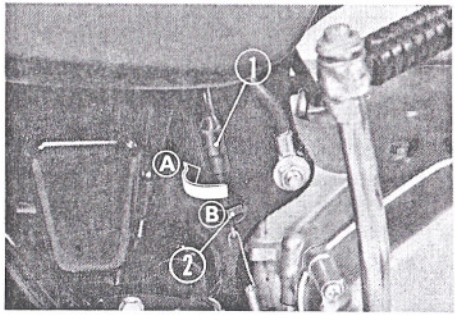


① Scheinwerferbefestigungsschrauben

Bremslichtschalter

Die Einstellung des Bremslichtschalters ① für die Hinterradbremse, der sich rechts hinter dem Motor befindet, wird in folgender Weise durchgeführt:

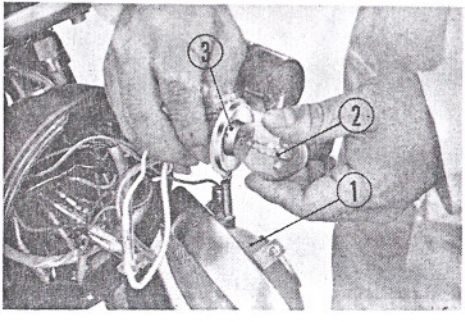
1. Zunächst die Einstellung der Hinterradbremse gemäß dem auf Seite 56 geschilderten Verfahren prüfen, um sicherzugehen, daß die Bremse richtig eingestellt ist.
2. Zündung einschalten (Stellung des Schlüssels auf rotem Punkt).
3. Bremslichtschalter so einstellen, daß das Bremslicht aufleuchtet, wenn der Fußbremshebel die Stellung erreicht, in der die Bremse gerade zu greifen beginnt. Wenn der Bremslichtschalter das Bremslicht zu spät einschaltet, muß die Einstellmutter ② des Schalters in Richtung Ⓐ gedreht werden. Leuchtet das Bremslicht jedoch zu früh auf, muß die Einstellmutter ② des Bremslichtschalters in Richtung Ⓑ geschraubt werden.



① Bremslichtschalter
② Einstellmutter

Auswechseln der Scheinwerferglühlampe

1. Beiderseits die Halteschrauben des Scheinwerferringes unterhalb der Mitte herausschrauben und den Scheinwerfereinsatz aus dem Gehäuse herausnehmen.
2. Fassung ③ an der Unterseite abheben und herausnehmen.
3. Glühlampe vorsichtig etwas in die Fassung drücken, nach links drehen und herausdrehen.
4. Neue Glühlampe einsetzen (nur in einer Stellung möglich). "Top" nach oben.
5. Fassung wieder in den Reflektor einsetzen. Dabei ist zu beachten, daß die Arretierungsnase in der Aussparung des Reflektors sitzt.
6. Scheinwerfereinsatz wieder montieren.



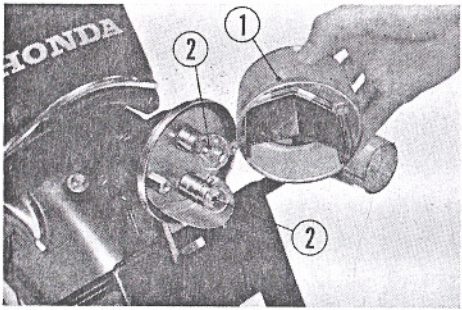
① Scheinwerferring mit Reflektor
② Scheinwerferlampe
③ Fassung

Auswechseln der Glühlampen der Brems-/Schlußleuchte

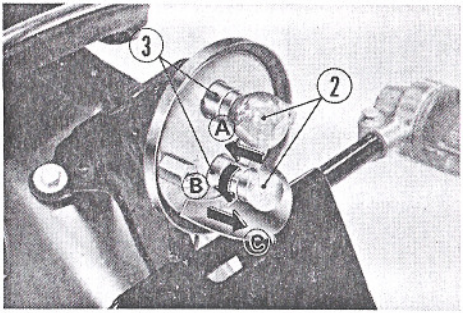
1. Die beiden Befestigungsschrauben des Leuchtenglases ① lösen.
2. Die jeweilige Glühlampe ② in Richtung A nach innen drücken, in Richtung B nach links drehen und in Richtung C herausziehen.
3. Neue Glühlampe einsetzen.
4. Bei der Montage des Rückleuchtenglases die beiden Schrauben nicht zu fest anziehen, da hierdurch das Glas beschädigt werden kann.

Auswechseln der Glühlampen der Blinkleuchten

Das Auswechseln der Glühlampen erfolgt auf die gleiche Weise wie oben für die Brems-/Schlußleuchte beschrieben.



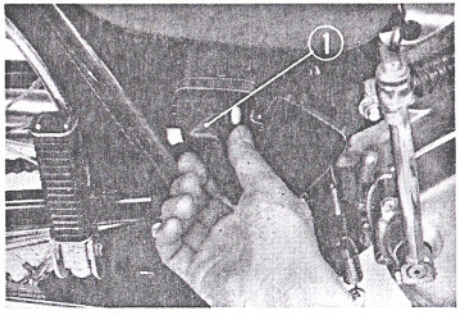
① **Brems-/Schlußleuchtenglas**



② **Bremslichtglühlampe**
③ **Fassung Schlußlichtglühlampe**

WERKZEUGSATZ

Der Werkzeugsatz ① ist im Werkzeugkasten direkt hinter dem Motor untergebracht. Kleinere Einstell– und Reparaturarbeiten können mit den in dem Werkzeugsatz enthaltenen Werkzeugen ausgeführt werden. Weitere Instandsetzungen sollten Sie Ihrem HONDA–Händler übertragen.



① Werkzeugsatz

Die folgenden Werkzeuge sind im Werkzeugsatz enthalten:

- Zange
- Gabelschlüssel, 8 × 12 mm
- Gabelschlüssel, 10 × 14 mm
- Gabelschlüssel, 17 × 19 mm
- 45 mm-Hakenschlüssel: Zum Einstellen der Hinterradstoßdämpfer
- Zündkerzenschlüssel
- Schraubenzieher Nr. 2
- Kreuzschlitzschraubenzieher Nr. 3
- Kreuzschlitzschraubenzieher Nr. 2
- Handgriff für Schraubenzieher
- Hebel für Schraubenzieher
- Werkzeugtasche

Folgende Teile sind dem Motorrad getrennt verpackt beigegeben:

- Eine Dose Ausbesserungslack
- Batterieersatzsicherung

TECHNISCHE DATEN

ABMESSUNGEN	
Gesamtlänge	1970 mm
Gesamtbreite	625 mm
Gesamthöhe	940 mm
Radstand	1280 mm
GEWICHT	
Leergewicht	127 kg
FÜLLMENGEN	
Motoröl	1,2 Ltr.
Kraftstofftank	9,0 Ltr.
davon Reserve	2,5 Ltr.
MOTOR	
Bohrung und Hub	44 × 41 mm
Verdichtungsverhältnis	9,4 : 1
Hubraum	124 cm^3

Unterbrecherkontaktabstand	0,3 – 0,4 mm
Zündkerzenelektrodenabstand	0,6 – 0,7 mm
Ventilspiel	0,05 mm
FAHRGESTELL UND RADAUFHÄNGUNG	
Steuerwinkel	64°
Nachlauf	86 mm
Reifengröße, vorn	2,50–18 (4PR)
Reifengröße, hinten	2,75–18 (4PR)
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Primärübersetzung	3,875
Sekundärübersetzung	3,133
Getriebeübersetzung, 1. Gang	2,615
2. Gang	1,667
3. Gang	1,286
4. Gang	1,043
5. Gang	0,880

ELEKTRISCHE ANLAGE	
Batterie	6 V – 12 Ah
Lichtmaschine	Drehstromlichtmaschine
GLÜHLANPEN	
Scheinwerfer	6 V – 35/35 W
Rücklicht	6 V – 5 W
Bremslicht	6 V – 18 W
Blinklicht	6 V – 18 W
Instrumentenbeleuchtung	6 V – 3 W
Leerlaufanzeigeleuchte	6 V – 3 W
Blinklichtkontrolleuchte	6 V – 1,5 W
Sicherung	15 A

30 B0

№2262

HONDA